



A BORDO DELL'AMMIRAGLIA

Sasga Yachts



di Nico Caponetto

Menorquin 68

Siamo stati invitati a Minorca per la presentazione alla stampa del nuovo Menorquin 68, ammiraglia del cantiere Sasga Yachts. Vi descriviamo dettagliatamente le sue caratteristiche.

Robuste, dalle carene possenti e capaci di grandi carichi e di lunghe navigazioni mosse dalle loro vele latine, le "llaüts" erano le tipiche barche da pesca delle Baleari. Il loro nome richiama quello di imbarcazioni arabe molto simili, le "al-'ud", e a sua volta non è molto dissimile dal ligure Leudo, barca a vela in legno di una quindicina di metri destinata a trasporta-

re grandi carichi di merce varia. Segni distintivi, codici comuni elaborati dal mare e dai venti, che hanno attraversato migliaia di Mediterraneo permeando tecniche costruttive e progettuali di popoli e culture diverse.

Una grammatica che ha attraversato anche i secoli, arrivando a contaminare progettazioni ben più moderne.

Quando il cantiere nacque, nel 1978 a Mahon, con il nome di Astilleros Menorca, il suo fondatore, Juan Sastre Berna, dichiarò da subito che le radici dei suoi progetti affondavano in quello stesso terreno sul quale erano state piattate le assi delle barche da pesca di Minorca. Nel 2010 c'è stata una rifondazione dell'azienda con la nascita del marchio Sasga Yahts, dall'unione dei nomi delle due famiglie che ne detengono la proprietà, Sastre e Gardes. Voglia di continuità, espressa soprattutto nelle sempre verdi linee dei primi modelli messi in acqua, prima il 42 piedi, poi il 34 e il 54, ma anche di crescita: nella produzione, che sebbene lontana dalle 90 barche l'anno del periodo pre-crisi ne raggiunge oggi circa una ventina, e nelle dimensioni dei nuovi progetti. È di quest'anno, infatti, il superamento della soglia dei 60 piedi, con la messa in acqua del Menorquin 68 che vi presentiamo.

Se è vero che lo sforzo per trasmettere il Dna anche a questo nuovo modello è evidente in tante sue parti, è pur vero che le già notevoli dimensioni hanno, forse per la prima volta, attenuato un po' il family feeling di Sasga Yachts. La fisionomia della barca da pesca minorchina, fortissima nel 34 e nel 42, oltre che nei progetti precedenti naturalmente, cede un po' il passo alle necessità, come per esempio quella di attenuare il cavallino, come già fatto sul 54 piedi. Il dritto di prua ha, nella sua altezza, un impatto in-

Scheda tecnica

Lunghezza f.t.: m 21,24 - Lunghezza scafo: m 18,00 - Larghezza: m 5,80 - Immersione alle eliche: m 1,50 - Dislocamento a vuoto: kg 32.000 - Dislocamento a pieno carico: kg 35.000 - Posti letto: 8+2 - Motorizzazione: 2x725 HP Volvo Penta D11 - Riserva carburante: litri 3.350 - Riserva acqua: litri 1.433 - Velocità massima dichiarata: 22 nodi - Velocità di crociera dichiarata: 14 nodi - Prezzo: Euro 1.650.000 Iva esclusa.





divano a ridosso dello specchio. Notevoli le dimensioni della spiaggia - 3,50 metri di profondità per 5,60 di larghezza - che si immerge per facilitare le operazioni di imbarco/sbarco del battello di servizio. Percorrendo i passavanti - tutta la coperta è rivestita in teak - si raggiunge la zona di prua, dove è stato collocato un prendisole di oltre 3 metri per 3. Ma è probabilmente lo spazio allestito sul fly a creare la zona esterna di maggiore attrattiva e convivialità. Alle spalle della postazione del pilota è stata allestita una ve-

feriore rispetto a quello dei modelli precedenti, mentre, di contro, la sovrastruttura con le sue grandi finestrate e il flying bridge assumono un ruolo preminente nella percezione stilistica della barca.

Inalterati, invece, i valori fondanti di questo progetto. Prima di tutto la qualità della carena, che pare riprodurre le caratteristiche di grande stabilità sempre vantate dal cantiere spagnolo, anche per la firma storica apposta al disegno delle linee d'acqua: quella dello studio Barracuda Yachts di Inigo Toledo. Quindi i grandi volumi interni, arricchiti da una certosina attenzione alle rifiniture di una falegnameria tutta prodotta internamente.

L'accesso alla barca avviene attraverso una piattaforma che conduce al pozzetto mediante due scalini un po' alti. Sotto quelli di sinistra è stato previsto l'ottimo alloggiamento della zattera di salvataggio. Lo spazio a poppa è arredato con un grande tavolo in Iroko e un

ra e propria dinette con divano a U, tavolo da pranzo e cucina attrezzata sul lato dritto.

Al living si accede attraverso una porta a tre battenti, oltre alla quale troviamo un altro punto di forza di questa barca: i grandi volumi a disposizione. Il loro valore sta soprattutto nella visione coerente e armonica in cui si coniugano stile degli arredi e organizzazione degli spa-



zi. Il design dei mobili, realizzati in noce chiara, è essenziale e la loro disposizione suddivide lo spazio in modo che il comfort sia una diretta conseguenza dell'ergonomia. Da qui l'idea di separare nettamente la zona cucina dalla zona pranzo, collocando fornelli e dispensa in un locale sul ponte inferiore ma in diretta comunicazione con la dinette.

Un grande tavolo, che può raggiungere una lunghezza di due metri, arreda la parte di dritta, con un bel divano che lo avvolge alle spalle della plancia di comando. Sul lato di sinistra è stato collocato un mobile che percorre tutta la murata, interrompendosi verso prua per lasciare spazio a una seduta a L con tavolino di servizio.

Ed eccoci alla plancia, il cui disegno non si distacca dallo stile degli arredi. Nessuna concessione allo stile automobilistico, ma forti richiami al classico, con due schermi touch

ne di Sasga Yachts per la personalizzazione trova la sua manifestazione più eclatante. L'armatore dell'unità che abbiamo visitato aveva chiesto, infatti, un ambiente che gli garantisse lunghe permanenze a bordo. Al di là della varietà delle attrezzature - è stato installato persino un abbattitore (dispositivo per la congelazione rapida) e una macchina per il sottovuoto - ciò che colpisce è la ricchezza di soluzioni escogitate per ricavare il massimo dell'ergonomia, per valorizzare il rapporto fra la presenza dell'uomo e il suo lavoro. Attraverso la possibilità di scorrere su rotaie, di muoversi su perni e cerniere, tutto l'ambiente appare come uno spazio in movimento, in cui portelloni diventano piani d'appoggio, armadi si spostano, semplici pareti celano insospettabili volumi di stivaggio.

È ora di salire i pochi gradini che conducono nuovamente al ponte

nere una cabina in più, di discrete dimensioni, rinunciando tuttavia a una vera e propria suite. Una scelta che, a nostro avviso, ha generato un elemento di impaccio negli spostamenti, poiché la doppia discesa verso le due cabine matrimoniali a centro barca costringe chi esce dal bagno e dalla cabina ospiti a superare il dislivello determinato dagli scalini: una sorta di interruzione del piano di calpestio che nel progetto originario, decisamente più razionale, non è presente.

La motorizzazione consiste in una coppia di Volvo Penta D11 da 725 HP che, secondo quanto rilevato dal cantiere, consentono una velocità massima di 23 nodi e una velocità di crociera tra i 14 e i 18. □

Info: Pedetti Yacht Sales; Porto di Lavagna Box 102, 16033 Lavagna (Ge); tel. 0185 370164, fax 0185 368019; info@pedettiyacht.com; www.pedettiyacht.com



screen per il controllo dei dati di navigazione e dei motori e gli strumenti analogici. La visuale sull'esterno risulta leggermente penalizzata dai montanti del parabrezza, soprattutto quelli laterali, che creano un piccolo angolo cieco sulla sinistra. In compenso risulta assai utile il portello che, posto a dritta, permette di accedere direttamente al passavanti. Facciamo qualche passo indietro e torniamo in cucina, dove la vocazio-

principale per raggiungere la plancia di comando e da qui scendere nella zona notte. Il progetto originario prevede la cabina armatoriale a centro barca con quella vip a prua e una per gli ospiti a dritta. In questo caso, però, l'armatore ha chiesto di destinare lo spazio a centro barca a due cabine matrimoniali e di spostare la sua a prua (tutte sempre dotate del loro bagno privato). Il risultato è stato quello di otte-

